

Leo Kinnunen ha chiuso in bellezza una stagione eccellente nella Interserie, vincendo anche la gara di Hockenheim (foto in alto). A destra, Andrea de Adamich supera la Porsche 907 di Faude. De Adamich con la sua Alfa 33tt3 ha aggiunto un altro mezzo punto al suo gruzzolo per il campionato italiano assoluto

Concluso l'INTERSERIE '72 col monologo PORSCHE e KAUHCEN più veloce di ICKX

KINNUNEN campione da 21 milioni

PREMIO BADEN-WURTEMBERG - Hockenheim, 1 ottobre 1972.

Ultima prova del campionato Interserie

LE CLASSIFICHE

1. manche
1. Leo KINNUNEN (Porsche 917-10 t.c.) 44'31"3 media kmh 201,270; 2. Kauhsen (Porsche 91710 t.c.) 44'57"8; 3. Pilette (McLaren M8F t.c.) 45'49"4; 4. Loos (McLaren M8F) 45'49"8; 5. Craft (Porsche 917-10) 46'32"4; 6. Jost (Porsche 908-3) a 1 giro; 7. de Adamich (Alfa 33tt3) a 1 giro; 8. Pesch (Porsche 917) a 1 giro.

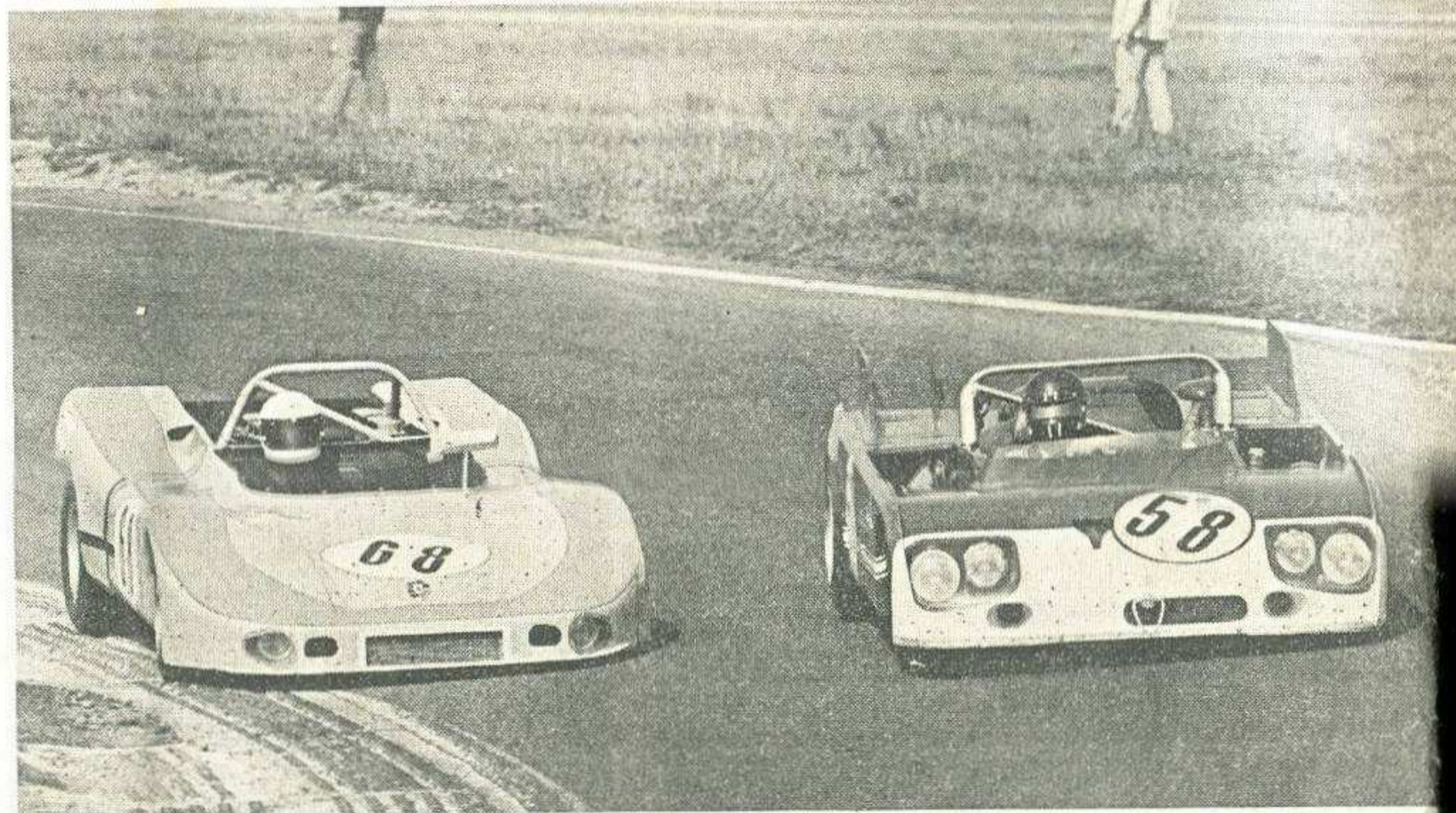
Giro più veloce: Kauhsen 1'58"7 media kmh 205,880.

2. manche
1. Leo KINNUNEN in 44'16"5 media kmh 202,390; 2. Kauhsen 44'49"9; 3. Ganley (BRM 167) 45'18"2; 4. Craft, a 1 giro; 5. Jost, a 1 giro; 6. Pesch, a 1 giro; 7. de Adamich, a 1 giro; 8. Pilette, a 2 giri.

Giro più veloce: Kauhsen 1'58"3 media kmh 205,580 (nuovo record assoluto della pista).

Classifica a punti per somma delle posizioni

1. Leo KINNUNEN, punti 2; 2. Willi Kauhsen, 4; 3. Chris Craft, 9; 4. Reinhold Jost, 11 (ore 1.30'3"1); 5. Teddy Pilette, 11 (ore 1.30'22"9); 6. Andrea de Adamich, 14 (minor tempo); 7. Franz Pesch, 14 (maggior tempo); 8. Georg Loos, 17; 9. Jorg Obermoser (Lola T.290), 20 (1. delle 2000); 10. Walter Lehman (Lola T.212) 22.



Quanto hanno guadagnato

Classifica finale INTERSERIE per somme vinte

	F. S.	136.500	pari a L.	20.952.750
1. Leo KINNUNEN				
2. Willi Kauhsen	112.700			17.299.450
3. Helmut Kelleners	86.700			13.308.450
4. Howden Ganley	56.900			8.734.150
5. Ernst Kraus	34.200			5.249.700
6. George Loos	30.300			4.651.050
7. Mueller-Perschl	26.700			4.098.450
8. Egmont Dursch	25.300			3.883.550
9. Harald Link	25.000			3.837.500
10. Herbert Muller	22.500			3.453.750

SPECIALE PER AUTOSPRINT

HOCKENHEIM - Leo Kinnunen ha confermato il suo titolo di campione 1972 dell'Interserie, portando il suo utile dell'anno a 136.500 franchi svizzeri, quando ha condotto a un'ennesima vittoria la sua Porsche con compressore nell'ultimo round della serie, che si è svolto sotto un bel cielo sereno.

Kinnunen non ha voluto lasciare alcun dubbio sulla sua vittoria, vincendo infatti entrambe le manches di ventidue giri con netto margine, dopo avere condotto dal principio alla fine. La sua avversaria più temibile è stata l'analoga Porsche di Willi Kauhsen, arrivata seconda in ambo le manches, stabilendo anche un nuovo record sul giro in 1'58"3, che ha migliorato quello di Ickx in F. 1 (1'58"5). L'exploit di Kauhsen è soprattutto degno di nota, in quanto il pilota soffriva molto e aveva ancora le mani fasciate, dopo le ustioni riportate nell'incidente avvenuto al Nurburgring la settimana scorsa. Altrettanto degno di lode lo sforzo compiuto dalla Porsche, che ha dovuto cambiare completamente il telaio della vettura, che era stato distrutto dalle fiamme.

A questo proposito, nonostante il numero di vetture rimaste danneggiate al Nurburgring, lo schieramento di Hockenheim era ottimo, con le due litri che aiutavamo ad aumentare il numero anche questa volta.

Nella prima manche Kinnunen si è subito portato in testa, fino dall'inizio, e l'interesse si è quindi concentrato sulla lotta per la seconda posizione, con Pilette che precedeva, con la sua McLaren con compressore, la BRM P167 di Ganley e la Porsche di Kauhsen. Si è trattato di una battaglia veramente serrata, ma di nuovo la jella ha perseguitato Ganley, dopo tre giri, quando si è fermato fuori del circuito col cambio gravemente danneggiato.

Ernest Kraus, con la Porsche spider di 5400 cc., è arrivato al box al terzo giro, dopo avere sfiorato una vettura alla fine, con risultante danno alla valvola del pneumatico, che si è afflosciato. Il ritiro di Ganley aveva lasciato in quarta posizione la McLaren di Kelleners, ma, come previsto, non ci è rimasta a lungo, infatti un giro dopo il pilota è uscito di gara, perché il suo secondo motore del week-end è rimasto senza pressione dell'olio. Kelleners è riuscito però questa volta a fermarsi prima che il motore «scoppiasse», contrariamente a quanto gli era accaduto in prova.

Per sei giri Kauhsen ha lottato disperatamente per superare Pilette e intanto Kinnunen si staccava sempre più. Soltanto al settimo giro Kauhsen ha occupato la seconda posizione, dato che Pilette rallentava sempre più per surriscaldamento dei freni. Ormai Kinnunen era tanto staccato che gli è stato possibile di prendersela comoda e questo ha permes-

so a Kauhsen di accorciare un poco il varco, prima della fine, però non si è mai avuto l'impressione che potesse portarsi in testa. Pilette è riuscito a restare attaccato al terzo posto fino alla conclusione, nonostante i guai che aveva ai freni, ma negli ultimi dieci giri Georg Loos, che ha dato prestazioni come non mai, sulla McLaren, lo ha raggiunto. Pilette ha però sfruttato la propria esperienza per tenerlo a bada fino al termine della gara, anche se la McLaren di Loos al termine della manche era staccata di sola mezza lunghezza.

All'inizio, Andrea de Adamich si è comportato molto bene, con l'Alfa ufficiale 33tt3 di tre litri, e avrebbe occupato il posto successivo, invece è poi stato costretto a sostare al box per un giro, per foratura di un pneumatico po-

steriore. Ha ripreso, occupando quindi il nono posto dietro due vetture due litri, risultando così settimo assoluto nella classifica Interserie. Quinto assoluto Craft su Porsche, che ha condotto una gara solitaria e non è riuscito a raggiungere le vetture più veloci precedendo però nettamente il gruppetto che seguiva. Anche la sua Porsche era stata frettolosamente ricostruita, dopo l'incidente della settimana scorsa, e il team è riuscito di stretta misura ad arrivare in tempo. Sesto Reinhold Jost su Porsche 908, staccato di un giro, dopo avere dovuto rallentare per un testa-coda in cui è incappato appena Craft l'ha superato, più o meno a metà gara.

Nella seconda manche Ganley è partito dopo che i meccanici avevano montato rapidamente un nuovo cambio sulla BRM. Kinnunen era di nuovo in testa, già al termine del primo giro, mentre Kauhsen capeggiava il secondo gruppo di cui facevano parte Loos, de Adamich e Jost, che avevano tutti fatto ottime partenze.

Al successivo passaggio Kinnunen era ben staccato da Kauhsen, mentre Loos, che occupava ancora saldamente il terzo posto, era costretto a fermarsi al box per vari giri, per difficoltà nella selezione dei cambi, dopo la rottura di un piccolo anello di ritegno.

Al terzo giro Ganley era di nuovo in coda al gruppo che ora lottava per la terza posizione alle spalle di Kauhsen, gruppo

capeggiato da de Adamich, seguito da Kraus e da Jost. Un'altra tornata e Ganley li aveva superati tutti e si staccava, per portarsi a un saldo terzo posto, incapace però di avvicinarsi a Kauhsen. Craft, che faceva parte del gruppo, è passato ad occupare la quarta posizione e intanto Kraus riusciva a superare de Adamich, che teneva valentamente a bada Jost. Poco dopo, però, la sfortuna ha ripreso di mira Andrea che è arrivato al box con un'altra foratura a un pneumatico posteriore. «Ero stato molto attento a non passare su dei sassi — ha poi detto — e soltanto la mia jella poteva farmi avere due forature, una per manche.»

Jost si è trovato al sesto posto e al giro successivo è passato al quinto, quando Kraus si è fermato al box con problemi di motore, tanto che la vettura non è più tornata in pista. Le prime tre vetture hanno mantenuto l'ordine fino alla conclusione, Craft è stato doppiato pochi attimi prima che la gara finisse e sullo stesso giro c'erano soltanto Kinnunen, Kauhsen e Ganley. Pilette, che aveva noie alla trasmissione, è terminato indietro, all'ottavo posto, dopo avere rallentato nelle ultime fasi. E così Craft occupava il terzo posto, anche assoluto, mentre Jost, che nella seconda manche si è piazzato quinto, è risultato quarto assoluto mentre quinto si è piazzato il soddisfatto Pilette.

Jeff Hutchinson

I dieci migliori tempi in prova

KINNUNEN	1'57"2
KAUHCEN	1'58"5
PILETTE	2'00"4
KELLENERS	2'00"6
LOOS	2'02"9
DE ADAMICH	2'04"1
CRAFT	2'04"9
GANLEY	2'05"2
KRAUS	2'05"7
JOST	2'06"0



In questa colonna, una significativa sequenza di cartelli usciti dal box dell'Alfa al Jarama. «Vai piano», «Stai più lontano», «Finire piano»: esortazioni o imperativi al fine di non rompere la bella dimostrazione di squadra data in questa gara d'addio delle GTA jr.



Preoccupate solo di arrivare in fondo
per le GTA jr. nona vittoria al Jarama

Euro-slow ALFA



SPECIALE PER AUTOSPRINT

MADRID - Piazzando per la nona volta le sue GTA 1300 junior al primo posto nella prima divisione, l'Alfa Romeo ha conquistato il titolo marche nel Campionato europeo per vetture da turismo 1972.

Alla Ford Colonia, vincitrice assoluta dell'ultima prova in programma, la 4 ore del Jarama, resta la consolazione del secondo posto nella classifica generale per marche e il primo posto in quella speciale per conduttori, vinta dal giovane astro dell'automobilismo tedesco Jochen Mass.

La conferma matematica di questi risultati è venuta a Jarama, ma agli effetti pratici la corsa spagnola non ha avuto alcun valore. Infatti, dopo le defezioni anticipate delle BMW nella terza divisione e della Fiat 128 coupé nella prima divisione, non c'era nessuna vettura iscritta in grado di impensierire le squadre ufficiali della Ford e dell'Autodelta, costrette a scendere a Madrid in forza per l'importanza della posta in palio. Accanto alle tre Capri e alle quattro GTA junior ufficiali, sul piatto della 4 Ore spagnola figuravano equipaggi privati di spagnoli con conduttori spagnoli, dotati di mezzi tecnici superati e in molti casi addirittura di vetture di gruppo 1 raffazzonate alla meglio.

Sul fatto che la CSI con l'attuale calendario permetta,

per un campionato riservato nella accezione teorica a privati, in soli sette giorni trasferite che scaraventano uomini e mezzi dall'Inghilterra alla Spagna, sarà meglio tornare più profondamente in altra occasione. Certo è che sull'assenza di molti teams ufficiali e privati al Jarama ha indubbiamente influito il peso economico di questa duplice trasferta.

Considerati i risultati delle otto prove precedenti, non si possono certo criticare gli assenti da questa 4 Ore se, fatti i conti, hanno ritenuto più opportuno chiudere anticipatamente il campionato turismo

1972. Alfa e Ford, come abbiamo detto, sono state costrette dalle circostanze a scendere a Madrid: l'Alfa Romeo per mantenere la prima posizione e conquistare il titolo continentale; la Ford per alimentare ancora una volta la segreta, anche se improbabile, speranza di un cedimento in massa delle GTA junior, capace di rovesciare in extremis la classifica finale.

Anzi, proprio grazie a questo margine di sicurezza nelle prestazioni globali, le GTA hanno potuto ancora una volta spuntarla nel duello alla distanza con le Ford Capri. Le vetture tedesche decisamente all'avanguardia e termine di confronto in quanto a prestazioni nella 3. divisione, hanno accusato alla lunga la battuta a vuoto del Nurburgring. La classifica finale, più di ogni altro discorso con quei cinque punti di differenza tra l'Alfa Romeo e le Ford, lo testimonia.

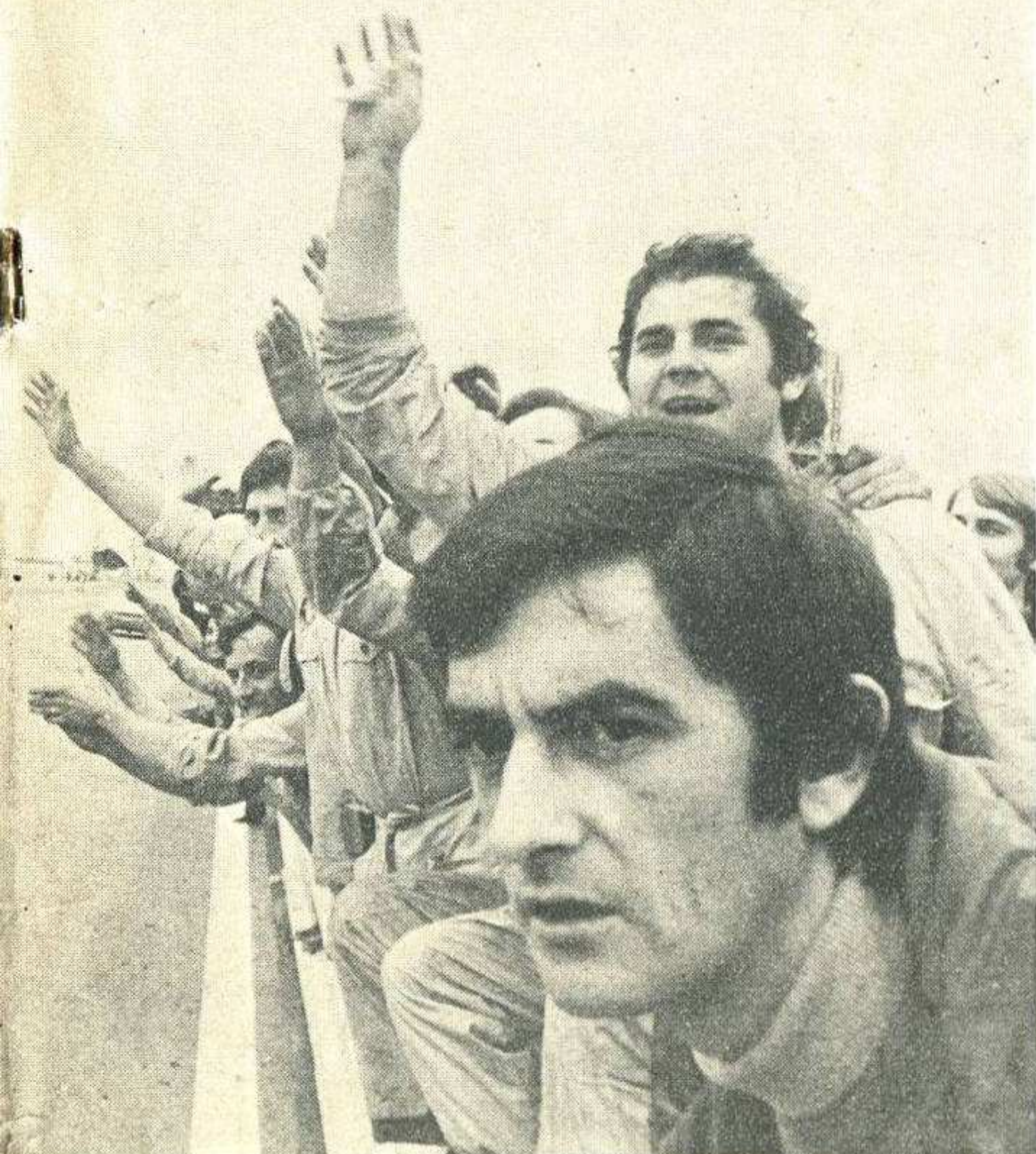
Ora le GTA, assieme a tutte le altre vetture della prima divisione, vanno in pensione grazie all'incredibile decisione delle autorità sportive che hanno elevato all'attuale limite della seconda divisione, due litri, quello della prima divisione per il '73. Per capire quanto assurda sia questa decisione, valga il fatto che al Jarama nella seconda divisione si è imposta addirittura un'Alfa GTV 1600, quella dei privati spagnoli Ribeira-Nogueira.

4 ORE DI JARAMA - Ultima prova del Campionato Europeo Turismo - Madrid, 1 ottobre 1972

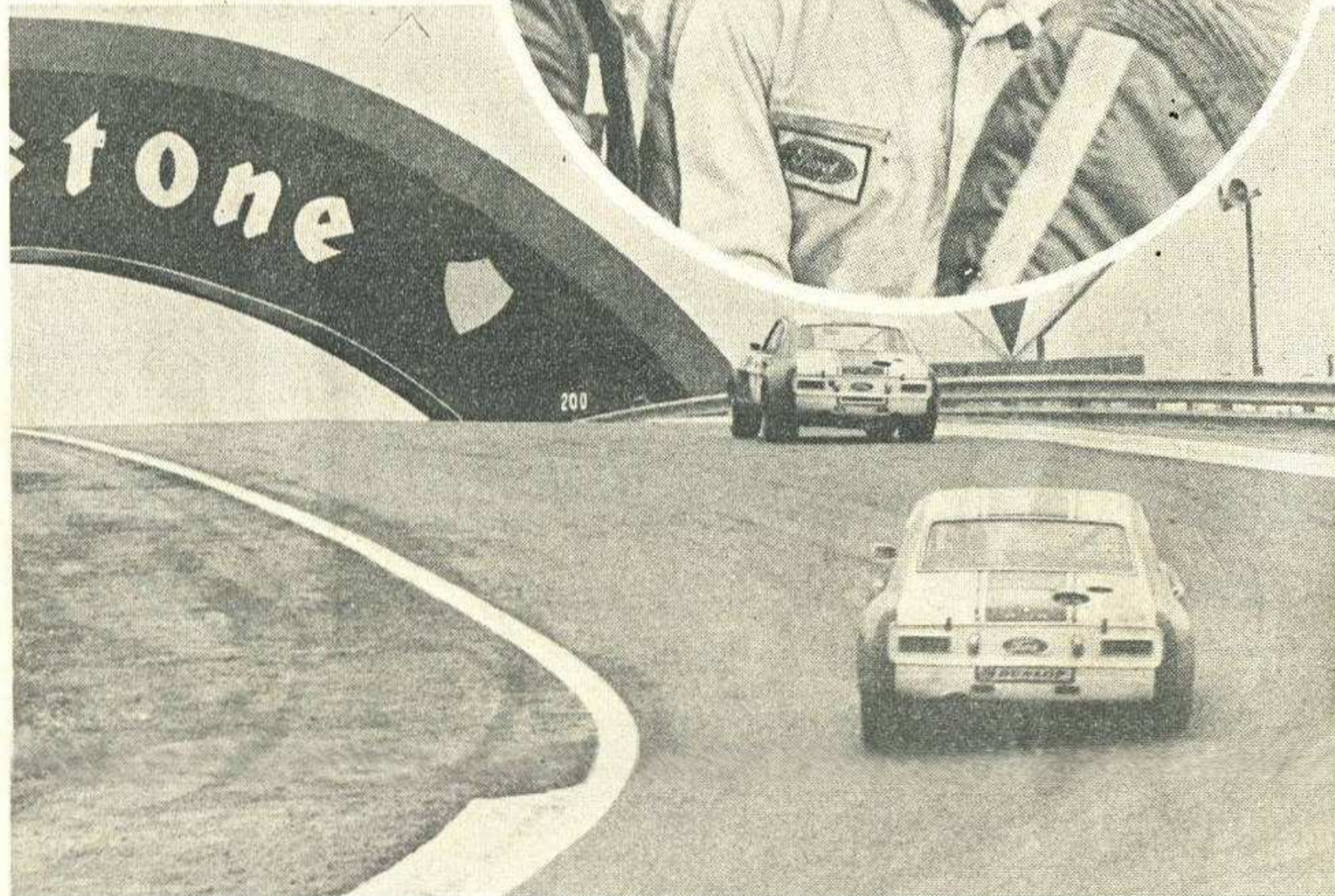
LA CLASSIFICA

1. Soler Roig-Larrousse-Mass (Ford Capri) che compiono in 4 ore 134 giri del circuito di km 3,404 per un totale di km 456,178 alla media di kmh 114,440;
2. Birrell-Heyer (Ford Capri) 134 giri;
3. Hezemans-Van Lennep (Alfa Romeo GTA Junior), 1. della prima divisione - 128 giri pari a km 437,139, alla media di kmh 109,285;
4. Mass-Giemser-Soler Roig (Ford Capri) 128 giri;
5. Peltier-Xhencheval (BMW 3000) 128 giri;
6. Picchi-Facetti (Alfa Romeo GTA Jr.) 128 giri;
7. «Pooky»-Colzani-Venturi (Alfa Romeo GTA Junior) 122 giri;
8. Bertram-Hessel (Alfa Romeo GTA Junior) 119 giri;
9. Larini-Paco (Alfa Romeo GTA Junior) 117 giri;
10. Ribeira-Nogueira (Alfa Romeo GTV) prima della seconda divisione, 113 giri pari a km 384,88 alla media di kmh 96,172;
11. «Lumaro»-B. Nogueira (Alfa Romeo GTV) 113 giri;
12. Uriarte-Rousse (Ford Escort 1800) 111 giri;
13. Ferreiro-Righetto (BMW 2002 TI) 107 giri;
14. Dupré-Saoulard (NSU TT 1300) 104 giri;
15. Hengstenberg-De Villota (Seat 124 coupé) 104 giri.

Alla FORD resta solo consolarsi con il titolo di Jo MASS



A sinistra, le GTA Junior di Hezemans e Picchi vanno a conquistare i primi posti di divisione. Sopra, l'esultanza dei meccanici Auto-delta. A destra, in alto, Hezemans si complimenta con Mass, vincitore del Trofeo per conduttori: sotto, le due Capri ufficiali in testa



SOLER ROIG show (con applausi)

MADRID - Al via della «4 Ore del Jarama» si allineano 32 vetture: in prima fila sono le tre Capri della Ford Colonia. Sabato durante la notte aveva piovuto e il cielo si manteneva coperto, ma la pista era quasi asciutta. Quasi tutti i concorrenti perciò partono con pneumatici slicks. «Paco» e «Pooky», invece, montano coperture intermedie. La posta in palio è l'assenza dei rivali diretti fa prevedere che sia le Capri che la GTA si limiteranno ad una lotta in famiglia nelle rispettive divisioni, condotta a livello il più possibile prudenziale. I segnalatori tedeschi e italiani hanno già al via sottomano, ai box, i cartelli «slow». Al termine del giro di ricognizione Glemser, partito sulla vettura di punta, accusa noie alla pompa della benzina per cui già al primo giro si ferma ai box. In testa perciò si insedia subito la Capri di Birrell, tallonata dall'altra Capri di Mass; terzo è Fitzpatrick con la Escort mentre Peltier con l'unica BMW 3.0 privata, è quarto.

In prima divisione Hezemans e Picchi si portano alla linea di comando seguiti da «Paco» e «Pooky». Il ritmo generale è molto blando con tempi per tutti largamente superiori a quelli di prova. Tutto sommato la corsa si disputa con un tono abbastanza noioso. Allo scadere della prima ora tutte le posizioni sono invariate, fatta eccezione per Glemser che recupera e che a questo punto è in ventiduesima posizione a sette giri dalla Capri di Mass passato al comando. Allo scadere dell'ora e mezza iniziano i rifornimenti e i cambi dei piloti. Soler Roig, che ha bisogno di punti per il campionato spagnolo, si affianca a Larrousse sulla vettura di testa, mentre Mass sale sulla vettura di Glemser. Quest'ultimo, nel finale, condurrà addirittura anche la Capri di Birrell-Heyer. Sulla GTA di «Paco», che lamenta noie al cambio, monta Larini. Hezemans dà il cambio a Van Lennep mentre Colzani sostituisce «Pooky» e Facetti, Picchi, Facetti è in non perfette condizioni fisiche per una indigestione. Il milanese debili-

La classifica finale dell'EUROPEO

MARCA	4 ORE MONZA 19-3	TROFEO D' AUSTRIA 16-4	G.P. BRNO 21-5	NURBURGRING POKAL - 9-7	24 ORE FRANCOCHAMP 23-7	ZANDVOORT TROPHY - 20-8	PAUL RICARD 3-9	SILVERSTONE 23-9	CARRERA JARAMA 1-10	TOTALE PUNTI VALIDI
ALFA ROMEO	I 20	20	20	20	20	20	20	20	20	180
	II 12	12	—	—	20	12	—	—	20	76
	III 10	—	—	—	—	—	—	—	—	10
FORD	II 20	15	20	8	—	20	20	20	12	135
	III 20	20	20	15	20	20	20	20	20	175
BMW	II 8	20	15	20	—	—	—	—	10	73
	III 15	12	15	20	10	12	6	—	10	100
NSU	I —	3	—	12	10	—	—	—	6	31



Heyer impegnato in controsterzo con la Capri che ha portato al secondo posto assoluto in compagnia di Gerry Birrell

tato si impegna al massimo, ma dopo 40 minuti di guida, allo stremo delle forze deve rientrare ai box e cedere nuovamente il volante a Picchi.

Fra i ritirati allo scadere della seconda ora, oltre allo spagnolo Mesia, che è partito con la Capri che divide con Donà, per noie alla pompa dell'olio, c'è anche Fitzpatrick alla cui Escort si è rotto l'alternatore. Poco dopo lo scadere della seconda ora si registra un lieve spruzzo di pioggia. Larrousse è l'unico a fermarsi per cambiare le gomme.

Nella prima divisione Picchi intanto ha recuperato su Van Lennep e conduce con 41" di vantaggio. Poco prima della terza ora però l'italiano viene richiamato al box. L'ing. Marelli decide oltre al rifornimento, il cambio prudenziale di un pneumatico anche se il tecnico della Firestone dichiara che volendo si poteva arrivare al termine. La sosta al box di Picchi è di 51" e la coppia olandese Hezemans-Van Lennep si ritrova quindi automaticamente di nuovo al comando.

Nella terza divisione intanto Soler Roig, salito per l'ultimo turno sulla vettura di Larrousse-Mass, è riuscito a recuperare completamente lo svantaggio sulla Capri di Birrell-Heyer-Glemser e a circa 10' dal termine a portarsi in prima posizione tra gli applausi della folla. Terzi assoluti sono Hezemans-Van Lennep, nonostante il prodigarsi di Mass nella parte finale con la terza Capri.

Nella seconda divisione, dopo il ritiro della Escort con la sorprendente Alfa GTV 1600 gruppo 1, gli spagnoli Ribeira-Notgeira prendono i venti punti del primo di divisione.

Prove calme senza BMW e FIAT 128

MADRID - Sono quattro le ore di prove speciali a disposizione dei concorrenti iscritti alla 4 Ore del Jarama, ultima prova del Campionato Europeo per vetture da Turismo. L'ottimismo degli organizzatori ha previsto un numero massimo di 35 vetture ammesse alla partenza, ma alle dieci del mattino di sabato sono soltanto 32 le vetture che si presentano in pista: fatta eccezione per le tre Capri

della Ford Colonia, e delle quattro GTA Junior dell'Autodelta, il resto delle vetture tecnicamente superato. Addirittura la maggior parte delle macchine è del gruppo uno. Sulla Capri della Scuderia Spagnola «CS», per interessamento del boss della Ford Colonia Kranefuss, accanto allo spagnolo Mesia c'è Walter Donà, il pilota delle 128 lasciato libero per l'occasione dalla Filipinetti.

Sia ai box Ford che a quelli dell'Alfa Romeo il tempo a disposizione, non essendoci problemi data l'assenza delle BMW e delle 128 Coupé, viene dedicato quasi completamente alla definitiva messa a punto degli assetti e dei rapporti. La differenza fra il lento e sinuoso tracciato del Jarama ed il veloce circuito di Silverstone dove queste vetture hanno corso solo sette giorni fa, era a base di questo intenso lavoro.

Dopo che Birrell nelle prove libere del venerdì è finito addosso ad un guard-rail, fra i piloti lasciati liberi di andare alla ricerca del tempo, sulle Capri c'è Soler Roig. Lo spagnolo è alla sua penultima corsa. Con Barcellona 2 litri gr. 7 domenica prossima, gara che deve fare essendo in lizza per il campionato spagnolo, il simpatico Alex darà il suo addio alle corse. E' un addio definitivo in quanto Soler Roig sarà il prossimo anno direttore sportivo di una scuderia spagnola di nuova costituzione. Soler Roig impegnandosi al massimo riesce ad ottenere un tempo di 1'37"07. Alla fine questo risulterà il miglior tempo assoluto della giornata davanti a Mass con 1'37"22, mentre Glemser ottiene 1'37"77, Birrell 1'37"52, Larrousse 1'37"98 e Hever 1'39"09. Donà con una vettura in non buone condizioni di assetto e di freni gira in 1'44"51. Nella seconda divisione è Fitzpatrick, in coppia con lo spagnolo Barrios, a portare la Escort a 1'40"20. Dietro l'inglese è lo spagnolo Rouse sempre su Escort con il tempo di 1'40"89.

Nel clan Autodelta al tempo sono destinati i due olandesi chiamati di rinforzo all'ultimo momento, Hezemans-Van Lennep. E' proprio quest'ultimo ad ottenere il miglior tempo fra i piloti dell'A.R. girando in 1'45"75. Hezemans non riesce a fare meglio di 1'45"99. Degli italiani richiamati ai box non appena il cronometro comincia a scendere, Facetti risulta alla fine il migliore con il tempo di 1'46"03. Lo segue Picchi 1'46"27, «Paco» 1'46"65, Larini 1'47"00, Colzani 1'47"89, «Pooky» 1'48"00 e Venturi 1'49"29.

Tito Zogli

PIANTA perde corsa e campionato



DALL'INVIATO

MONZA - Vittoria «in extremis» dell'Alfa Romeo, per merito del simpatico «Pal-Joe», uscito da un'aspra selezione, nella 17. edizione della Coppa Carri, gara di chiusura monzese e un po' di conclusione di questo discusso Turismo Gruppo 2, che altre trasformazioni attende per l'anno prossimo. Un risultato abbastanza a sorpresa, giacché le GTAM, pur ricche di annate di successi, si son trovate chiuse, in fatto di prestazioni, dalle Escort e dalle grosse Opel Commodore, le macchine che, con Pianta e Finotto quali uomini di punta, dovevano puntare diritto alla vittoria assoluta di questa prova. Con un certo favore, sulla carta, per Giorgio Pianta, sia per le sue eccellenti capacità di guida e le sue lunghe esperienze, sia per le superiori potenze della tre litri Opel, in grado di prevalere anche con i rallentamenti portati dalle varianti alla pista stradale dell'autodromo monzese. E tutti questi valori erano stati perfettamente chiariti dalla corsa, con il tentativo iniziale di Finotto e la pronta risposta di Pianta, con affermazione netta ed inequivocabile.

Un gentleman di vecchio stampo

E' stata, invece, una inattesa selezione meccanica, con cedimenti a catena, a liberare il campo da queste più rapide vetture, anche con i rispettivi rincalzi di Schon e Capietti e «Alval», lasciando il successo al più rapido delle Alfa, «Pal-Joe», un pilota di apprezzate capacità, vero «gentleman» di vecchio stampo, serio, modesto, taciturno, appassionato, con anni di corse sulle spalle, anche al volante delle sport. Un premio

meritato, questo, per «Pal-Joe»; un premio ad una lunga dedizione e ad una attività proficua ed in continuo crescendo. Sono valori importanti, indubbiamente, per una categoria come questa, un po' deperita, soprattutto come ambiente e come praticanti.

Certo, per Giorgio Pianta il colpo è stato particolarmente duro: dopo una annata di successi con la Commodore di Conrero, con cinque vittorie e un «assoluto» molto significativo a Imola, la prova monzese doveva riuscire un po' il coronamento d'una stagione ricca di soddisfazioni, anche con le sport, e di preludio ai maggiori impegni del 1973. Purtroppo, il cedimento del motore, già preannunciato da una avaria in prova, che l'ha tenuto un po' a freno, esula dalle sue responsabilità ed in particolare bisogna dire che si è trattato d'una avaria piuttosto sorprendente anche per lo stesso Conrero, che per l'intera annata non ha mai conosciuto simili colpi. Ma le corse riservano spesso di questi squilibri e troppo spesso i valori tecnici più autentici trovano momenti di offuscamento. Pianta ha perso così anche il campionato italiano della specialità e questo è un motivo di grosso rammarico ma per l'intenditore i valori restano quelli ben conosciuti. Quelli che si giudicano nell'arco di ampi cicli di corse e ciò valga a lenire il rammarico di questa giornata nera.

Obiettivamente, detto del caso di Pianta, il più in vista, bisogna con altrettanto riconoscimento parlare delle spiacevoli eliminazioni di tutti gli altri contendenti più forti e più rapidi: Schon, un pilota in continua ascesa, non ha avuto il tempo di esprimersi e i guidatori delle Escort hanno messo ancora una volta in luce le qualità di queste vetture. Soprattutto Finotto meritava maggior fortuna, dopo

le eccellenti esibizioni offerte sulla pista monzese, mentre Capietti e «Alval» non gli sono stati troppo da meno.

Delle altre corse (in tutto se ne sono avuti sei, con i vari raggruppamenti di classi e cilindrate), soltanto quella delle 1300 ha avuto motivi di interesse autentico le altre, per vetture di più piccola cilindrata, sono state piuttosto lineari o scontate, peraltro con un materiale tecnico ormai ben noto. La 1300 ha visto uno scontro molto atteso e incerto tra le Alfa Romeo GTA Junior e le ancor nuove Fiat 128 coupé, macchine che hanno sorpreso i tecnici per le loro prestazioni e per il livello tecnico raggiunto. Basti dire che, per questa prova di chiusura, è scesa in campo anche la scuderia Filipinetti, che ha affidato a due guidatori di ampia esperienza, quali Gagliardi e Moretti, le sue due macchine che già hanno saputo brillare su varie piste europee.

Con sicurezza la 128 coupé

L'intervento di queste forze nondimeno, non è stato fortunato, giacché alla macchina di Moretti s'è forata una gomma anteriore mentre è stata portata dal parco macchine all'allineamento in pista, con successiva sosta per la sostituzione e la spiacevole eliminazione, mentre quella di Gagliardi è stata tolta di mezzo da un incidente di gara. Comunque, contro le Alfa, con Pozzo come uomo di punta, c'è stata ugualmente una 128 coupé che ha saputo imporsi con bella sicurezza, quella di Turizio, un giovane che ha lasciato ottime impressioni, nonostante qualche innocuo incidente di corsa.

Che poi anche Pozzo sia stato eliminato proprio all'ul-

A sinistra, «Pal-Joe», con una Alfa GTAM-Monzeglio della scuderia Città dei Mille, ha vinto la Coppa Carri dopo una corsa regolare. A destra, in tribuna c'era ad applaudire l'amico «Pal-Joe» Edoardo Lualdi, ancora convalescente dai postumi delle fratture patite alla Vernasca



PAL JOE giusto premio



Ecco come Giancarlo Gagliardi ha perso la possibilità di vincere la corsa delle 1300: in parabolica, foto sopra, Turizio si scompone leggermente e Gagliardi, che era all'esterno, non può evitare il testa-coda, foto sotto, mentre Turizio va a vincere la corsa e il Trofeo



timo giro, a favore di Litrico, non toglie nulla alla contesa. Il risultato resta acquisito e la 128 coupé ha avuto ragione delle GTA Junior, anche se macchine non ufficialmente assistite e curate in misura diversa. Il momento culminante della corsa lo si era avuto quando Gagliardi, con ammirevole crescendo, era riuscito ad acciuffare Turizio e a superarlo, per prendere il comando. Un improvviso testa-coda del giovane pi-

lota della Brescia Corse ha costretto ad una uscita in parabolica Gagliardi, che, con la sua maggiore esperienza non avrebbe faticato ad imporsi. Restano, comunque, le eccellenti risultanze, con una punta di rammarico per l'avvenire della 1300, che sarà abbastanza svuotato l'anno prossimo per la soppressione della relativa divisione nel campionato europeo.

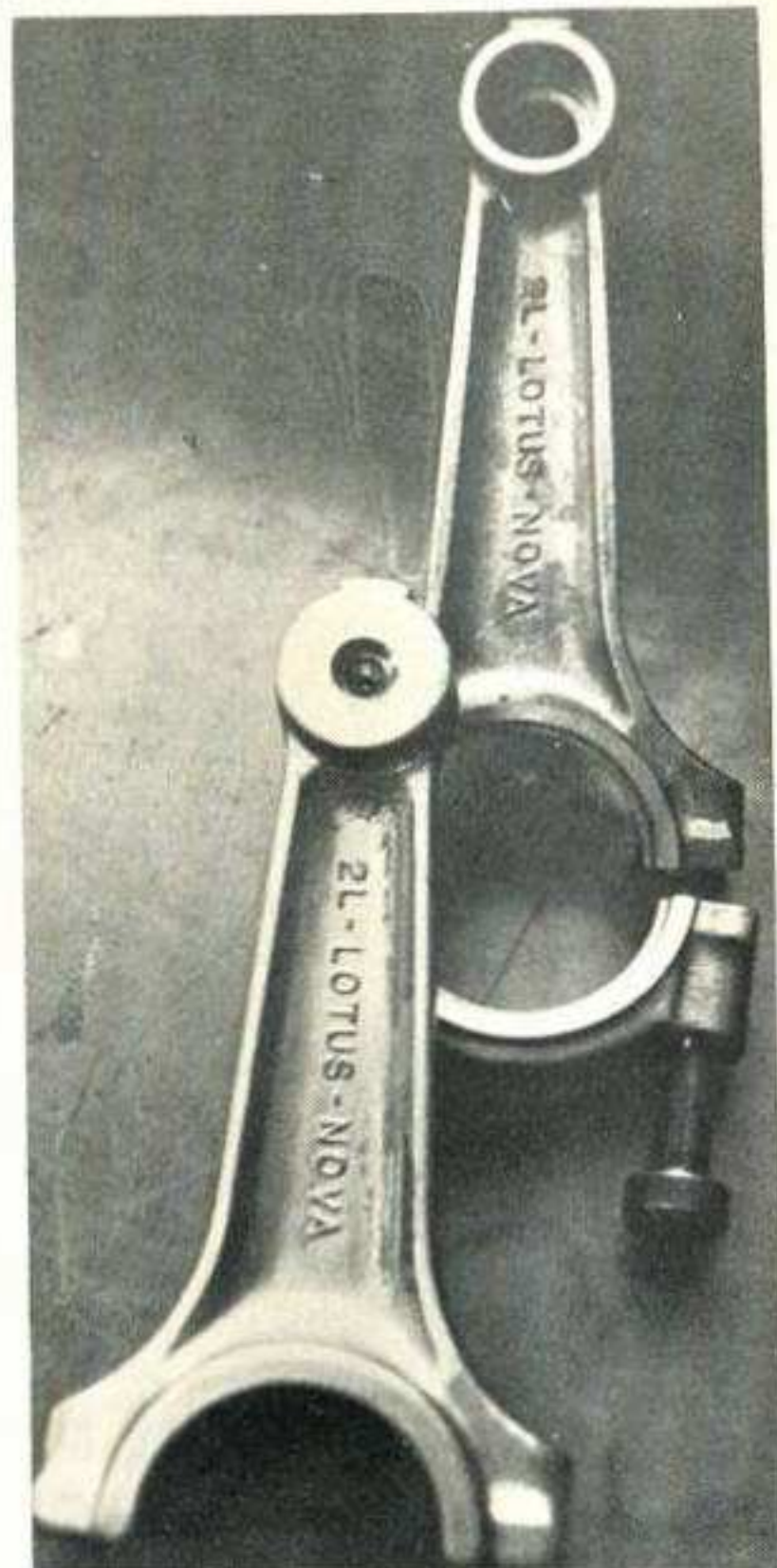
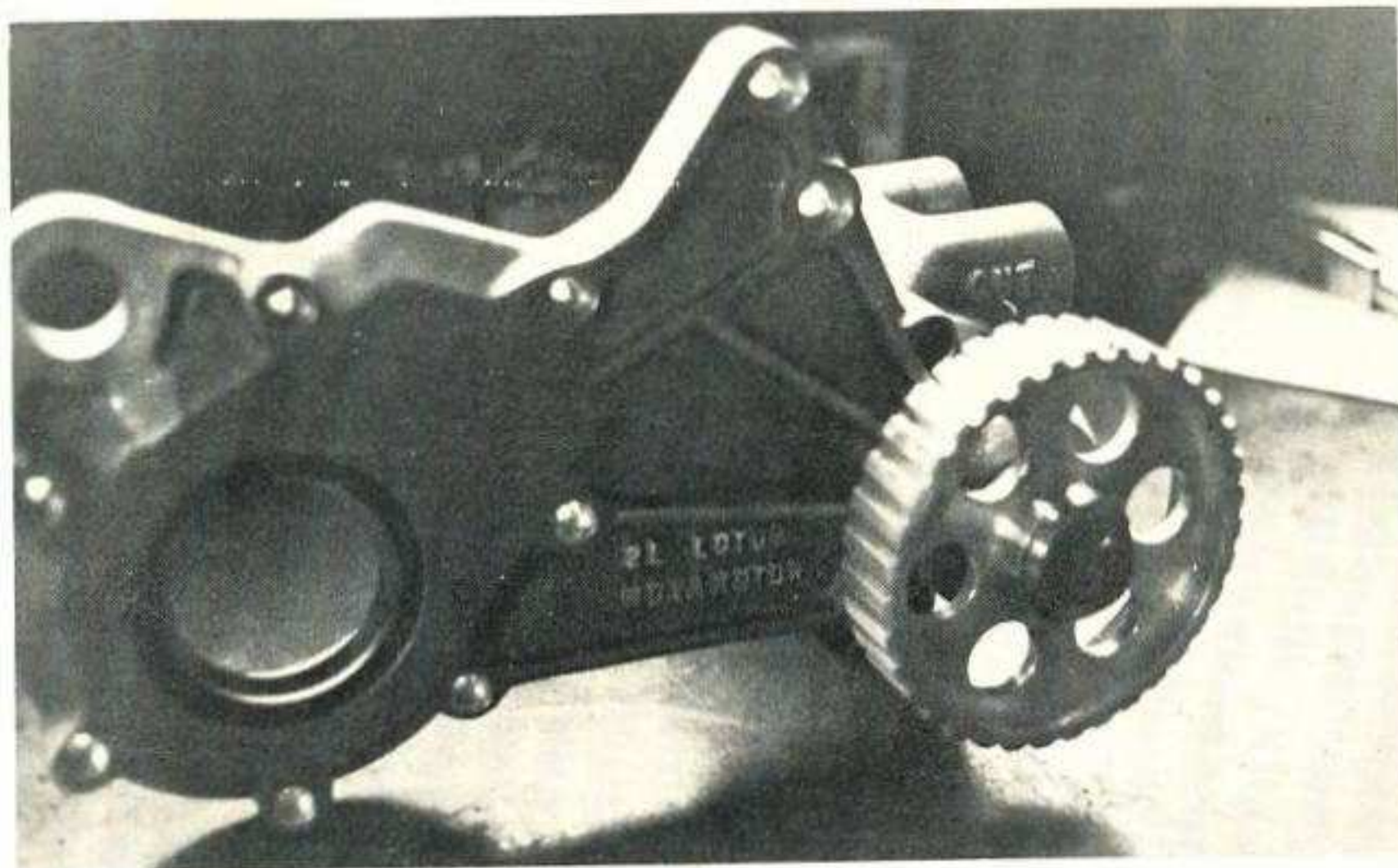
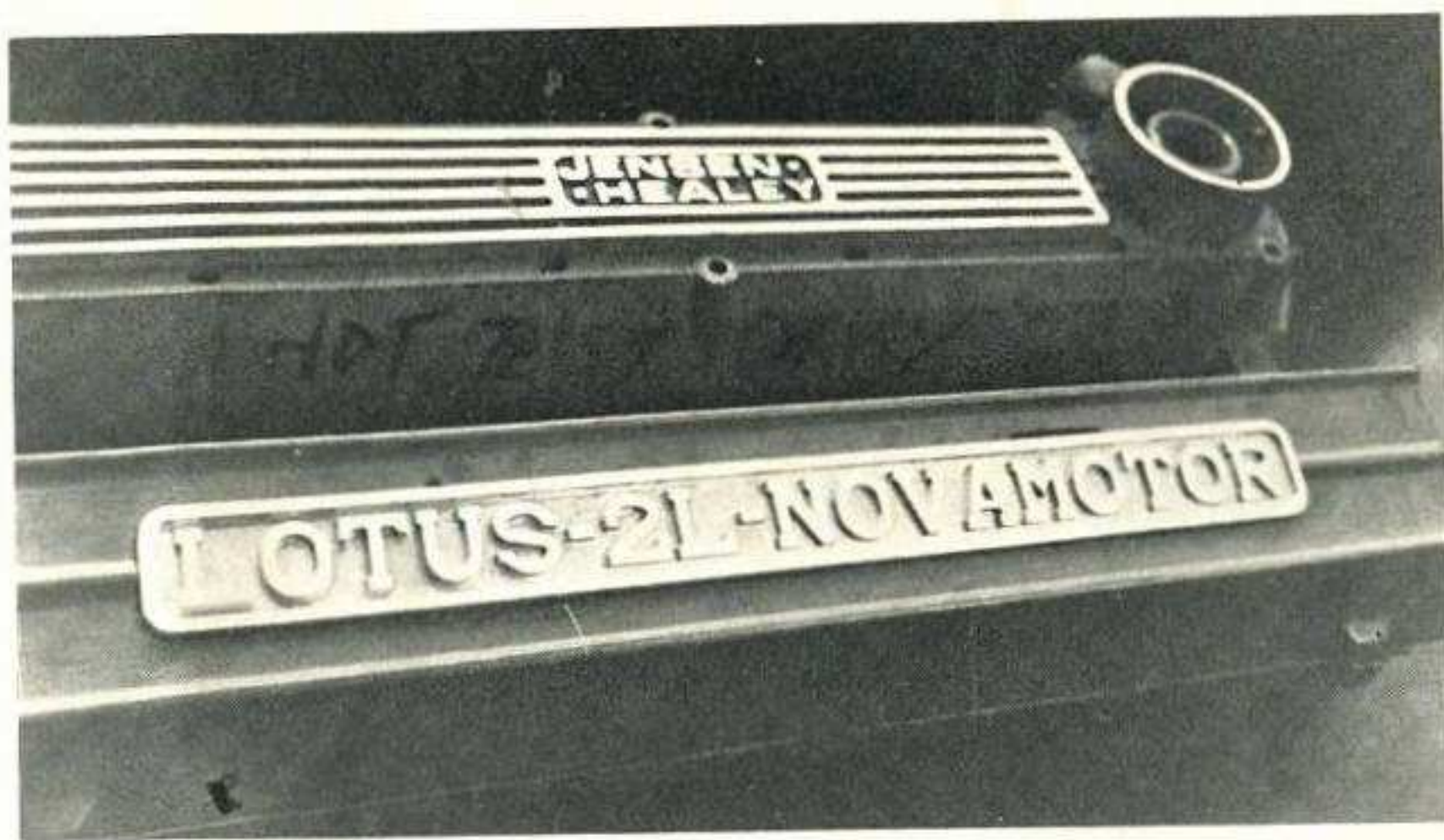
Enrico Benzing

inchieste



AUTO SPRI NT

Viaggio nelle novità F.2



In alto a sinistra: il nuovo coperchietto delle punterie della Lotus 2L Novamotor assieme al vecchio della Jensen Healey di fianco: la fusione con corona dentata manovrata da cinghietta: la corona mette in movimento le pompe dell'olio; sopra: la biella in acciaio che viene per ora utilizzata è quella in alto; l'altra, in titanio, verrà usata forse più avanti

PEDRAZZANI ha già «preparato» il nuovo motore LOTUS 2L NOVAMOTOR e ora attende il telaio F.2 di Chapman per il debutto in Brasile con Fittipaldi

Ho visto il nuovo LOTUS F.2

SPECIALE PER AUTOSPRINT

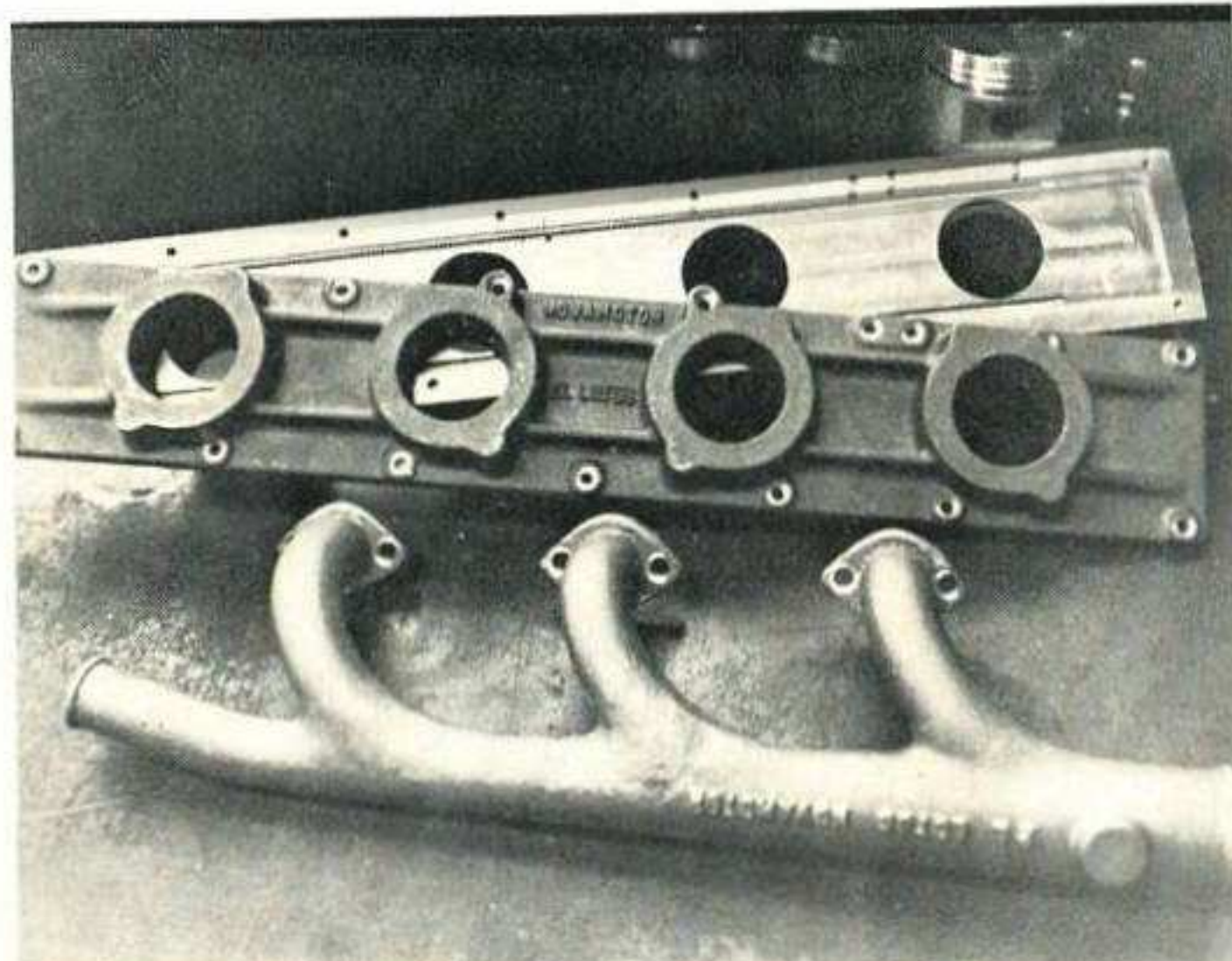
NOVARA: Non è stata una cosa facile vincere la riluttanza dei Pedrazzani e convincerli a farci vedere quanto avevano già fatto su quella che sarà indubbiamente una delle migliori armi nel campo della F.2 '73: e non perché i fratelli di Novara siano gelosi o abbiano qualcosa da nascondere (tutto quello che c'era ci è stato mostrato senza veli) ma poiché il tempo che potevano dedicarci (e a dire il vero eravamo stati avvertiti) era indubbiamente inesistente.

«In questo momento lavoriamo più di 14 ore al giorno: la commessa di questi motori è particolarmente impegnativa e non abbiamo un minuto da perdere» ci ha confessato Gianni Pedrazzani che cura personalmente il nuovo Jensen Healey divenuto ora Lotus 2L Novamotor. Da questa fantastica arpa, progettata dall'ex ingegnere capo della BRM, Tony Rudd, ora alla Lotus, appositamente per essere poi adoperata in F.2 (è noto il problema di questi motori due litri, che fino ad ora, derivati dal 1600 arrivano con fatica alla cilindrata voluta, con conseguente fragilità e facili rotture), si attendono i primi risultati a giorni e alla Lotus attendono con ansia i primi due esemplari che dovranno essere installati sul nuovo telaio già pronto per Emerson Fittipaldi, destinazione Brasile.

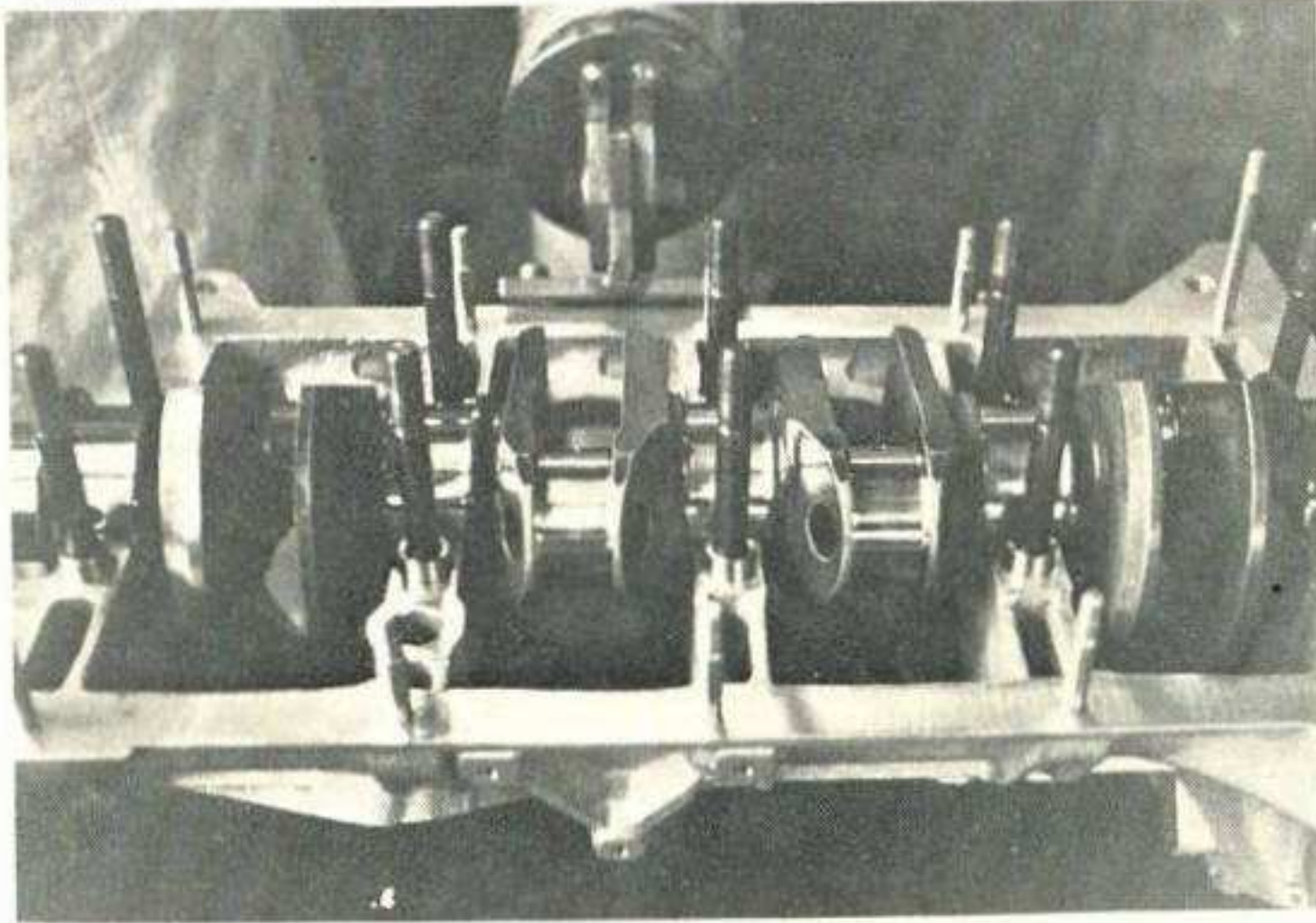
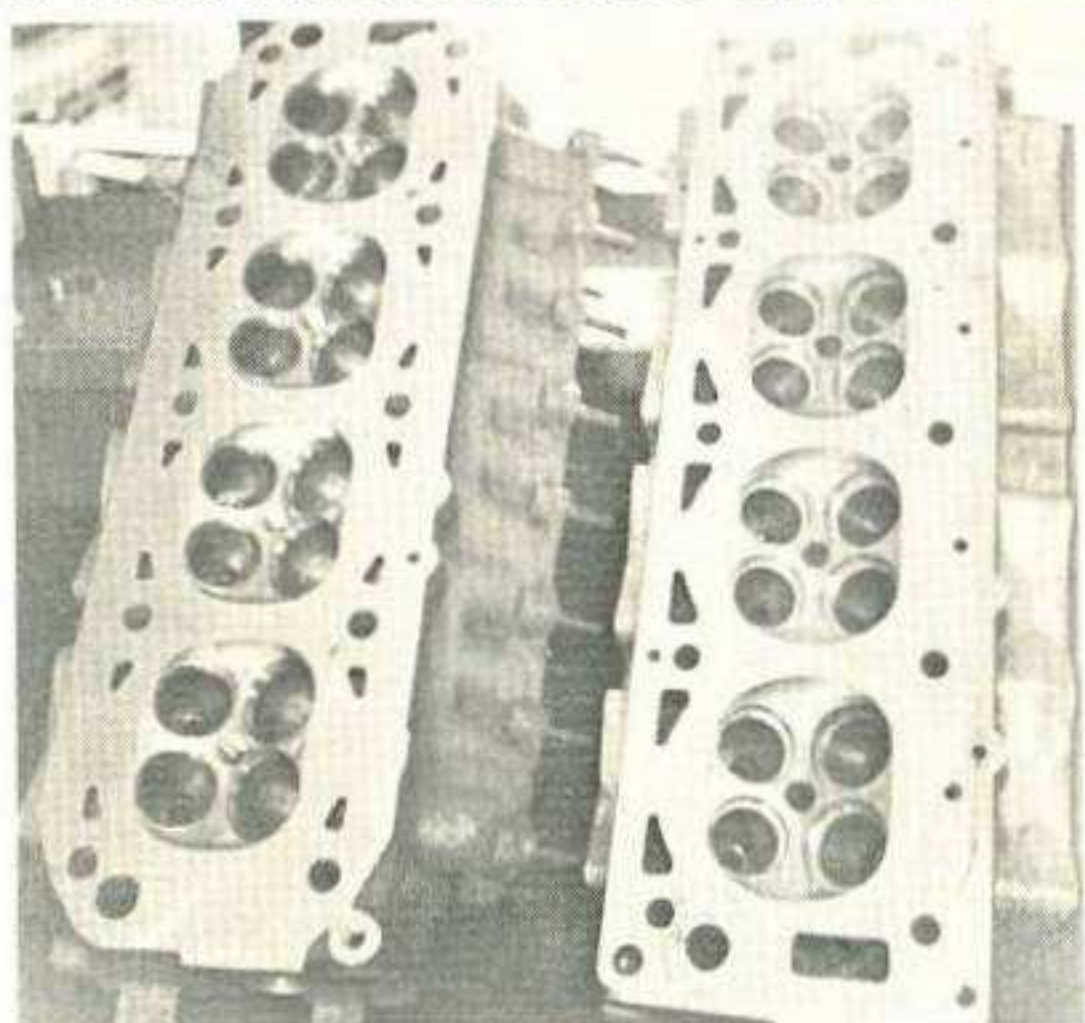
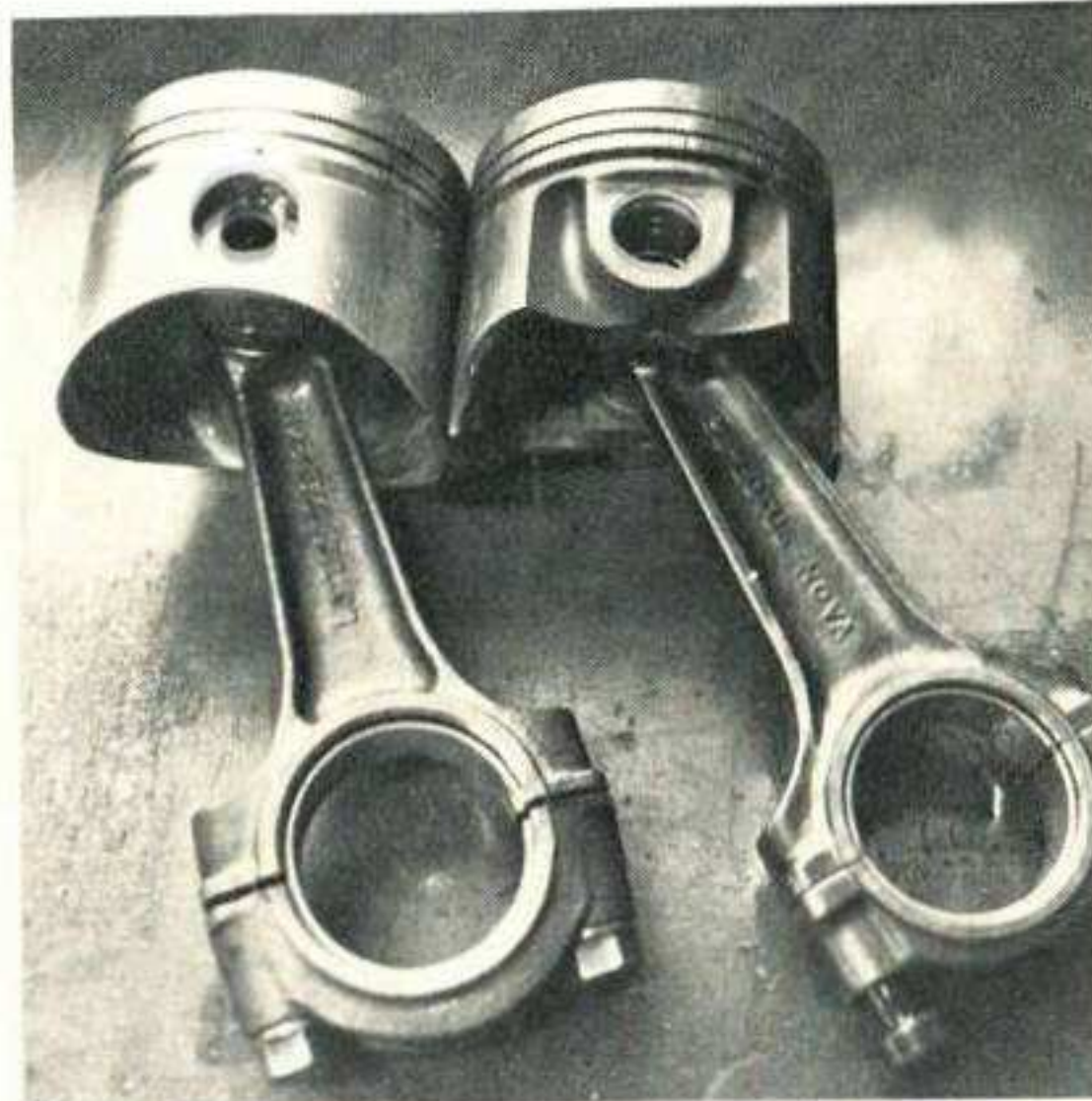
Due tubi di sostegno

Questo nuovo telaio, già completo in tutti i suoi particolari, è molto simile alla attuale F.1: monoscocca per quel che riguarda l'abitacolo, mentre il motore non è completamente portante e sarà sostenuto, oltre che dai soliti attacchi, anche da due tubi trasversali, dal momento che alla Lotus ancora non si fidano evidentemente del solo motore anche se è completamente in alluminio come i Ford di F.1.

Il lavoro svolto fino a questo punto dai fratelli della Novamotor è stato capillare: tutti gli organi sono stati letteralmente ridisegnati, ricostruiti con materiali più resistenti e solo il minimo regolamentare non è stato rifatto. Rimangono cioè originali il



Alcuni dei numerosi componenti del nuovo motore: le fusioni per le ghigliottine e per un tubo dell'acqua, appaiati i due pistoni (a sinistra quello vecchio), due testate in diverse fasi della lavorazione e il nuovo albero motore, 5 supporti e 8 contrappesi, completamente ricostruito dai fratelli Pedrazzani



basamento, che però è stato lavorato per applicarvi il carter secco, e la testata, logicamente lavorata a fondo per allargare i condotti, sopportare valvole di maggiori dimensioni e così via.

Le dimensioni ottenute di alesaggio-corsa (95,27x70) per una cilindrata totale di 1992 cc, ci mostrano un motore superquadro: per ora la compressione ottenuta è pari a un rapporto 10,7:1, ma ricordiamo che siamo ancora in fasi preliminari e probabilmente questi dati potranno essere variati. Addentrando meglio

nella realizzazione notiamo un bellissimo albero motore, completamente rifatto, per il momento ancora a 5 supporti (in futuro potrà essere anche a 3) e con otto piccoli contrappesi, al posto dei quattro esistenti nell'albero originale. Sono anche stati modificati i colli di biella: il tutto, realizzato in acciaio svedese MKV, pesa circa 1 kg meno del precedente albero. Ma la cosa più divertente è osservare la differenza tra il volano di serie e quello montato nel nuovo motore: da circa 10 kg si è giunti a un peso di soli 1,8, inta-

gliando la corona del motorino di avviamento sul volano stesso, mentre prima era applicata a pressione.

Le bielle da 540 gr.

E veniamo al cuore vero e proprio della realizzazione: le bielle sono state ridisegnate e realizzate in materiale più resistente, con un peso di 540 grammi (originariamente pesavano 980). I pistoni sono stati realiz-

zati dalla Mahle, stampati, e pesano sui 600 grammi.

«Sono un po' pesantini, è vero, ma sono particolarmente robusti e dobbiamo ancora lavorarli» dice Pedrazzani «gli Hepolite originali pesano più o meno come questi, ma sono tutta un'altra cosa». Anche i nuovi stantuffi mantengono 2 segmenti e un raschiaolio e sono a testata piatta: vengono però lavorati in maniera diversa per ottenere una più alta compressione (gli Hepolite, che non avevano questo problema, presentavano uno «scasso» ovale sul cielo). Le valvole, di dimensioni maggiori, sono del solito buon materiale della Cogne non ci sono problemi per questi preziosi funghetti, dal momento che numerosi esperimenti furono condotti a suo tempo col 1000 e ormai si è raggiunto un ottimo grado di resistenza.

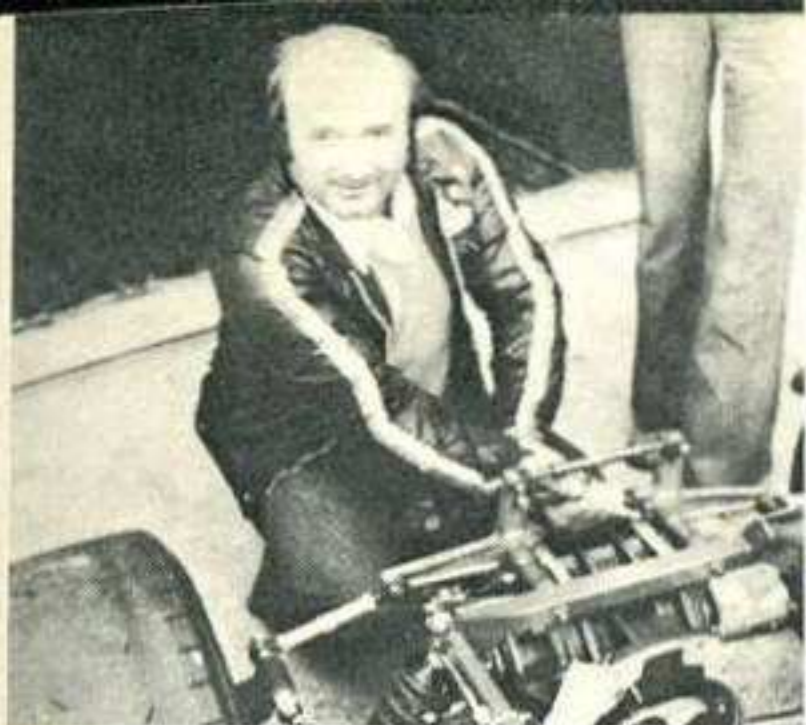
Carter secco con due pompe

Per l'alimentazione i sistemi ad iniezione in alternativa saranno i soliti Lucas o Kugelfischer: si faranno degli esperimenti e l'apparato che darà i migliori risultati sarà utilizzato. Ma non è tutto qui: il sistema di lubrificazione è stato completamente rivoluzionato e verrà sostituito da un carter secco, da dove l'olio sarà aspirato da una doppia pompa mossa da una cinghietta dentata. La pompa dell'acqua invece manterrà la posizione originale: su un altro carterino sarà invece montato lo spinterogeno e il distributore di iniezione.

Che potenza potrà scaturire da questa nuova unità? Se facciamo un breve calcolo possiamo prevedere potenze sull'ordine dei 275-280 cavalli, potenze che dovrebbero costringere la Ford a correre ai ripari e trovare un'alternativa ai motori BDA.

«Ma per ora è ancora un po' prematuro parlare di potenze: noi marciamo a pieno ritmo per terminare almeno due motori, poi durante l'inverno vedremo di perfezionare il tutto. Appena ci trasferiremo nei nuovi capannoni (700 mq + 2 sale prove) e installeremo il nuovo banco Froude potremo lavorare con un po' di calma; ma siamo molto fiduciosi. In tutti i casi aspettiamo il responso di Emerson... e speriamo bene...»

Leopoldo Canetoli



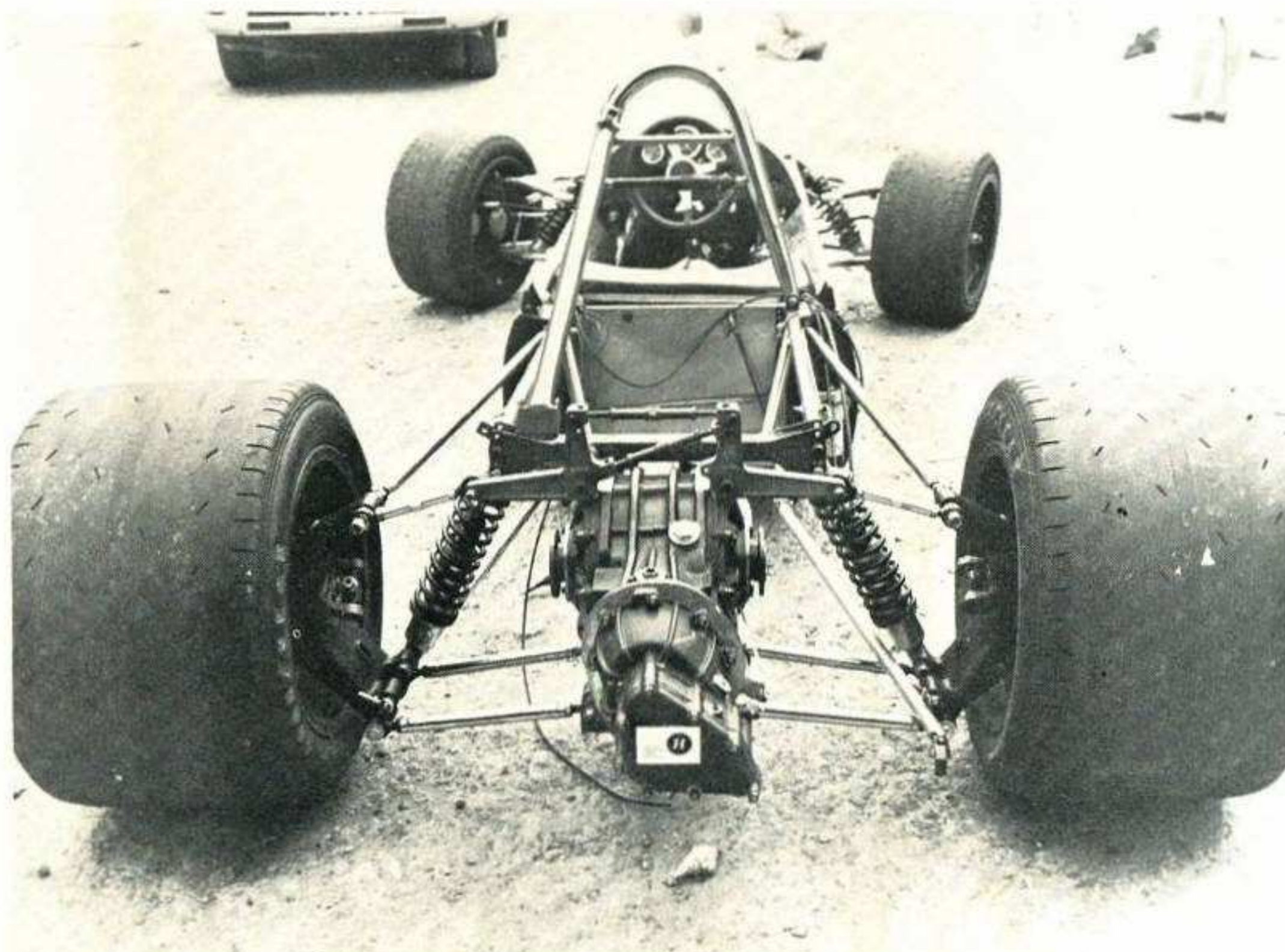
Soddisfatto Siccardi ci mostra la sua realizzazione, che intende al più presto brevettare

Nascosta per ora in un casolare di campagna, debutterà a VALLELUNGA questa insolita «Formula 2»

Il retrotreno «variabile»



La nuova SMR Formula 2 di fronte: si può ben vedere il telaio monoscocca, le sospensioni anteriori tradizionali che utilizzano montanti derivati dalle March F. 2

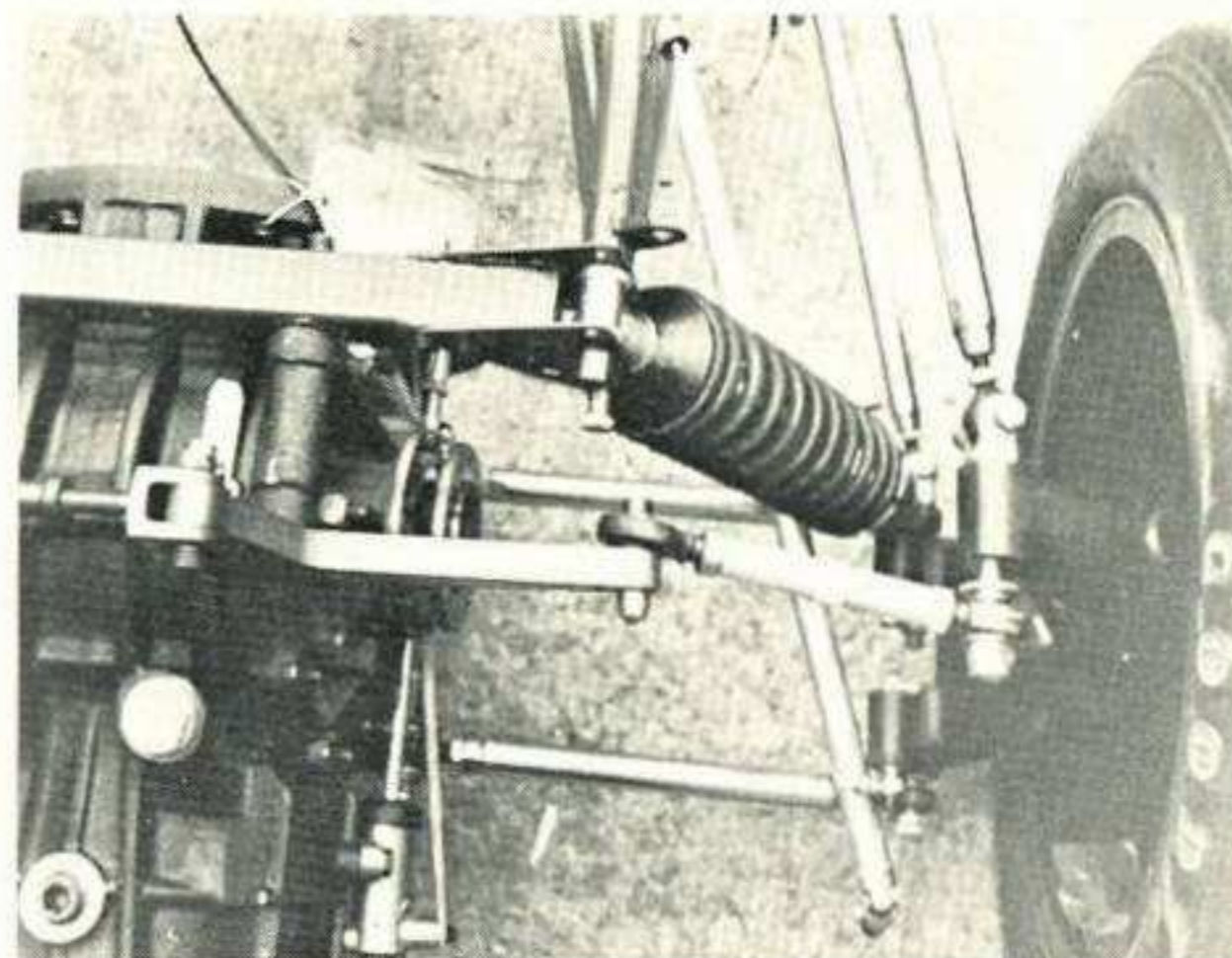
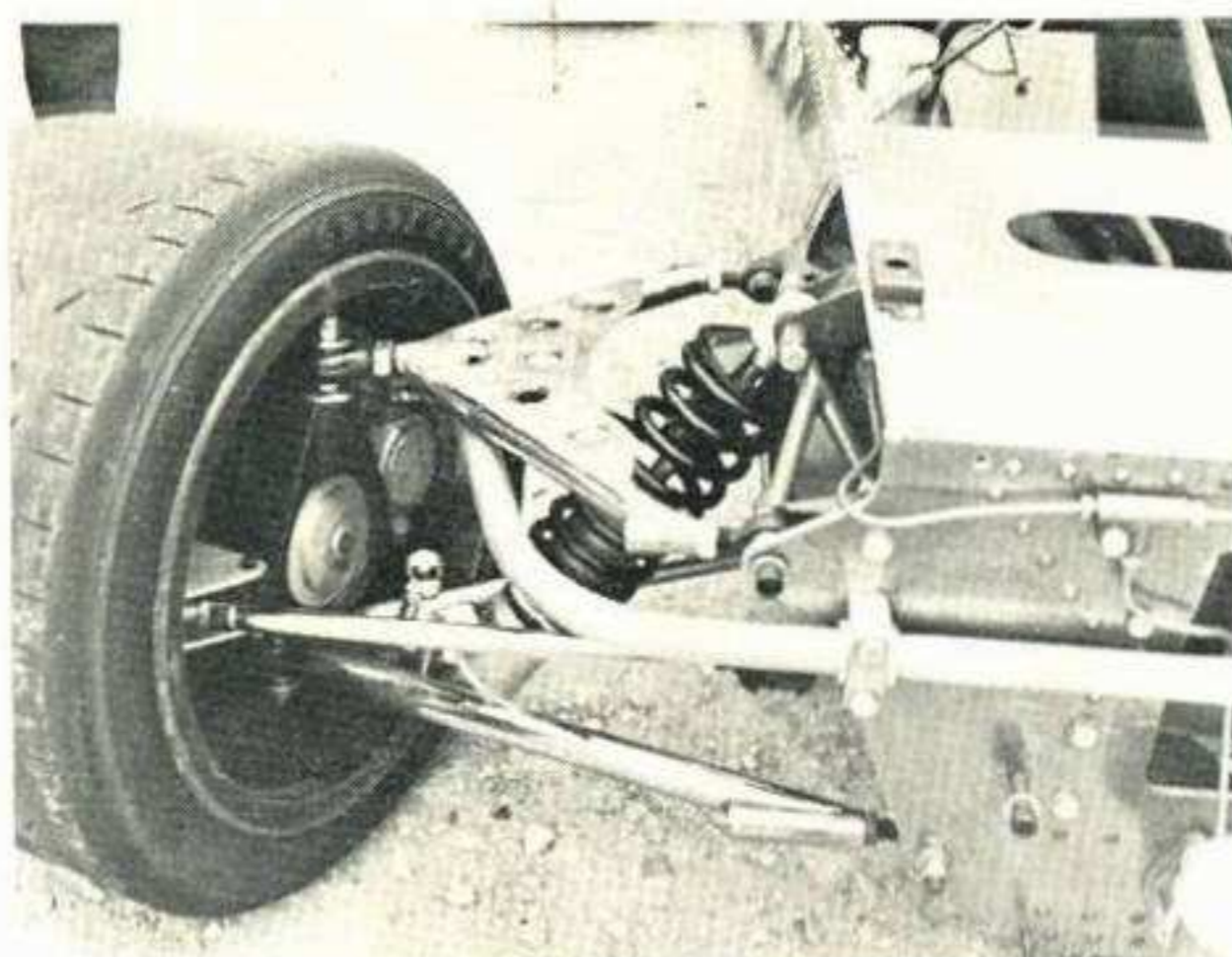


Ed ecco la sospensione registrabile: il cambio è lo Hewland FG 400 Formula 1 e sarà presto accoppiato al motore Armaroli (Foto CANETOLI)

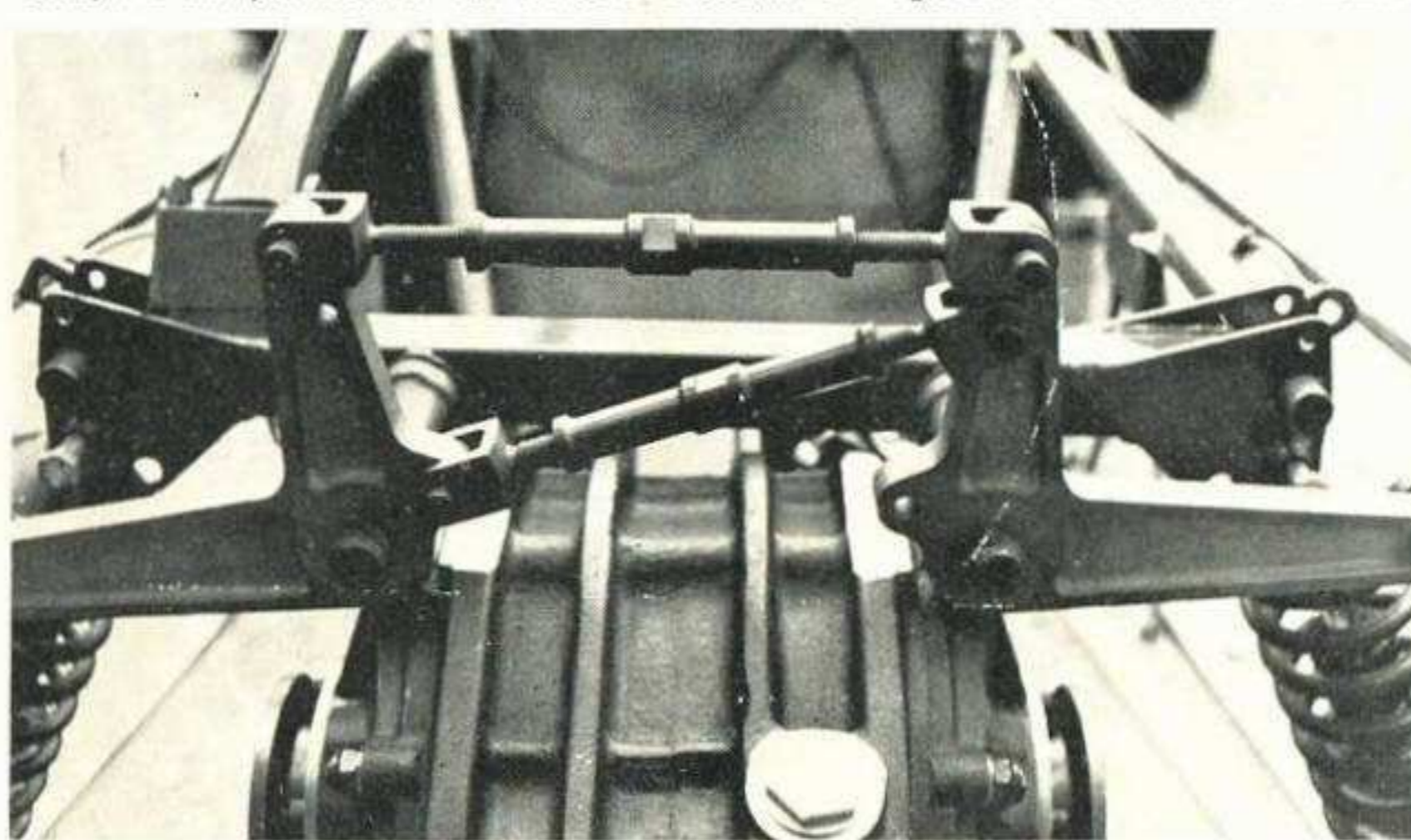
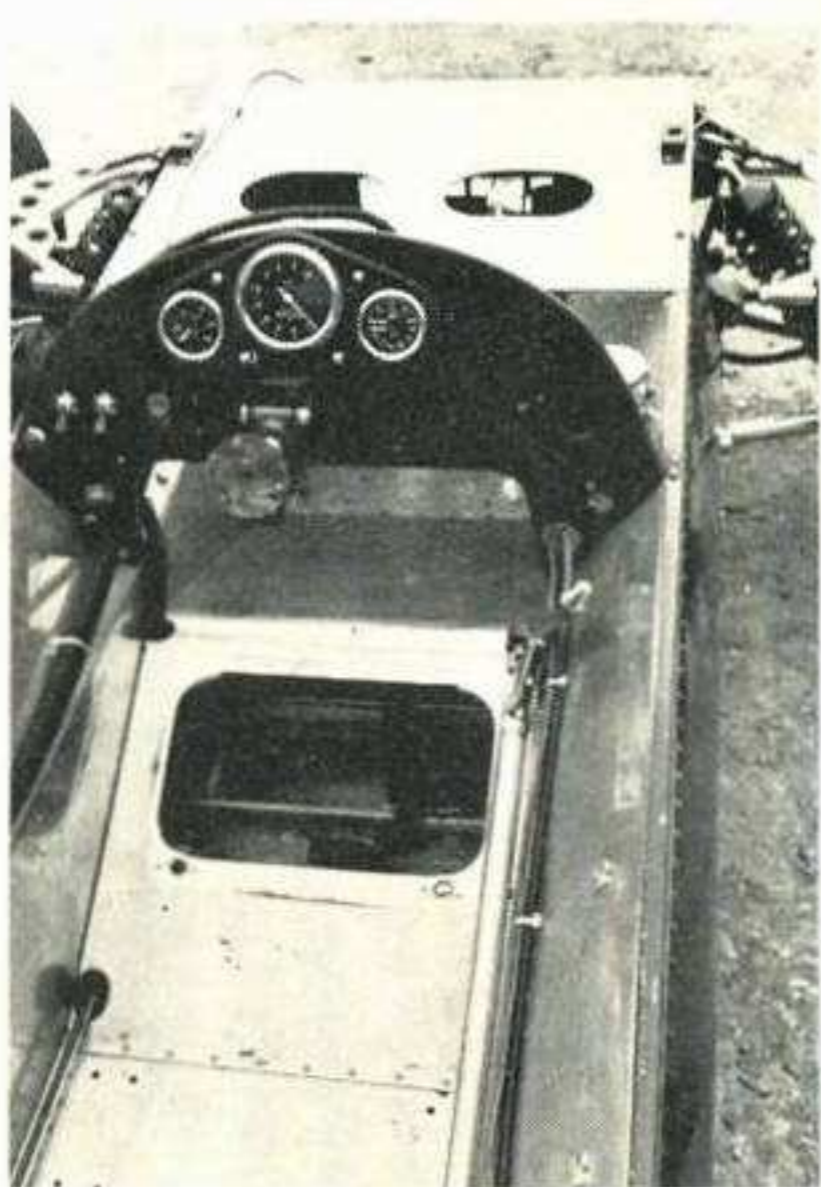
SENAGO (Milano) - In giro per le terre lombarde abbiamo scoperto ancora una novità, particolarmente allettante: una realizzazione veramente interessante, che siamo andati a scovare veramente col lumicino. In uno sperduto casolare della enorme periferia milanese si è insediato un personaggio alquanto singolare, che risponde al nome di Siccardi. E' un francese, che ha lavorato molto in Gran Bretagna presso i migliori telaisti e si è fatto una notevolissima esperienza nel ramo, tanto da impegnarsi da solo in una costruzione nientemeno che di una monoposto di F. 2. In precedenza in Italia aveva dato la sua consulenza per la ricostruzione di telai incidentati: ed era riuscito a compiere cose egregie, in special modo per i telai Lotus, che conosceva molto bene.

Da qualche tempo curava l'assistenza di due monoposto Lotus di F.3 appunto, quella di Ricci e di Rosei e nei ritagli di tempo si è messo a costruire da solo una monoposto nuova, che per alcune soluzioni si dimostra altamente interessante. La monoposto è ora una realtà: si chiama SMR (Siccardi, Milani finanziatore Racing) e attende solo il motore e la carrozzeria, che un notissimo ingegnere italiano sta completando in due esemplari.

Le due carrozzerie saranno completamente avvolgenti: una incorporerà anche l'alettone posteriore, mentre l'altra avrà un musone avvolgente. In entrambi i casi, essendo i radiatori dell'acqua laterali, il musetto sarà molto schiacciato: tra l'altro la soluzione dell'entrata e uscita aria per il raffreddamento di detti radiatori sarà risolta in maniera analoga a come Surtees ha completato la sua nuova F. 1. Il telaio è decisamente monoscocca in alluminio rivettato secondo la tecnica aeronautica: alle spalle del pilota si diparte un telaio in tubi Renault 531 (quelli usati per fabbricare le biciclette da corsa) che sostiene il motore e il cambio. Le sospensioni sono tradizionali: quelle anteriori, a doppio triangolo di cui il superiore è stato rinforzato da un fazzoletto trian-



Ancora particolari della nuova realizzazione: le sospensioni anteriori tradizionali, con ammortizzatori Armstrong in alluminio, il retrotreno con la bielletta superiore regolabile e i doppi bracci inferiori paralleli, l'abitacolo (il buco conterrà la batteria), e un particolare del curioso sistema di regolazione realizzato in titanio



● I REGOLAMENTI, che gara per gara fanno testo a dirimere le eventuali controversie sono molto importanti, ma nessuno li legge mai. Invece, spulciando il più recente (quello della Coppa Agip, a cura dell'ufficio sportivo dell'AC Milano) abbiamo scoperto due innovazioni interessanti: innanzi tutto un articolo particolareggiato, con orari ben precisi (es. ore 14: trovarsi nel recinto autorimesse, ore 14,10 entrare in pista, ore 14,20 essere sulla linea di partenza) che dovrebbero una volta per tutte troncane le solite discussioni sui ritardi ai cancelli. Poi, con un'altra circolare annessa, è stata aggiunta una modifica al regolamento particolare dei turni di qualificazione che prevede, in caso di condizioni atmosferiche differenti delle due batterie di qualificazione, una composizione dello schieramento per la finale che tenga conto delle posizioni acquisite dai conduttori nelle singole bat-

terie, invece del solito criterio basato sui tempi ottenuti nelle singole corse.

● In molti si sono chiesti chi fosse quello strano americano al volante della GRD della scuderia Italia che rispondeva al nome noto di McCarthy (e che tra l'altro si è qualificato dodicesimo al termine della gara). Ebbene sì, il pilota mascherato dal casco integrale era proprio lui, il popolare Chuck, rappresentante volante di diverse marche inglesi, sempre impegnato a varcare nei due sensi la Manica per portare in Italia i pezzi necessari alle F. 3. Ed era assistito da un meccanico piuttosto noto: si tratta di Stig Jacobsen, svedese, ex aiutante di Ronnie Peterson, costruttore della fantomatica Quasar che McCarthy deve sempre portare al debutto in Italia.

golare. I montanti sia anteriori che posteriori sono della March i freni Girling (posteriormente al lato del cambio), gli ammortizzatori Armstrong in alluminio.

Ma è sulle sospensioni posteriori che il geniale Siccardi si è sbizzarrito: il problema, ci diceva, era sorto nella messa a punto di una GRD, per la quale non riusciva mai a trovare un giusto camberaggio, agendo sugli appositi registri che non permettono una grande escursione. E questo problema lo ha assillato per molto tempo, fino a giungere a una soluzione veramente originale (anche se già McLaren aveva fatto qualcosa di simile sulle macchine Indy alcuni anni or sono). Ha costruito un retrotreno variabile, che può essere modificato in carreggiata e angolo di camber a seconda delle esigenze, con poche manovre e facili registri.

I due braccetti inferiori, paralleli, sono montati su un elemento a X che poggia sotto il cambio ed è fissato al medesimo: questo elemento è sostituibile con un altro, della medesima forma ma di dimensioni diverse, in modo che la carreggiata posteriore varia in più o in meno di 5 centimetri. Il braccetto superiore, per permettere tale escursione, è facilmente registrabile, agendo semplicemente su un tirante che si avvita su se stesso e varia rapidamente l'inclinazione della ruota rispetto alla verticale. Tutto questo sistema è stato realizzato in titanio, risultando quindi di una leggerezza inaudita. Anche i semiassi sono di lunghezza variabile.

Tutto questo complesso è applicato a un cambio Hewland FG 400 (da F. 1) che dovrà essere al più presto abbinato... udite udite... al motore Armaroli 2000 per il debutto alla gara di Roma. Per questa gara proveranno la nuova monoposto tre piloti italiani (Spreafico, Rosei e Ricci) più un notissimo straniero del quale Siccardi non ci ha voluto fare il nome. E chi realizzerà il miglior tempo in prova dei quattro prenderà il via...

I. C.

Il DIARIO (anche deamicisiano) di ARNALDO «CABAGIARI» sul «DESAFIO» con los valientes campioni argentini della montagna

dagli Appennini alle Ande (edizione rallystica '72)

Cavallari in controsterzo durante il «desafio». Per la cronaca, la signora BIANCA quando ha letto queste note del diario-di-corsa del marito, ha avuto... qualche perplessità. Sia perché nessun dubbio se ha sfiorato il suo Arnaldo nel tentare la trasferta «con moglie» (visto che il pur longilineo giovane copilota sarebbe stato... un peso) e sia perché quella festa d'addio, pare con splendide fanciulle adagiate «alla paolina borghese» sui (poco morbidi) cofani, forse non era fatta per lasciar tranquille le consorti a 15 mila chilometri di distanza. Pur con tutta la migliore buona volontà di capire la suggestione emotiva del gemellaggio sportivo belle epoque.



ADRIA di Rovigo - MARTEDI' 12 settembre 1972, ore 18,30.

«Pronto, ciao Arnaldo, qui è Cesare Fiorio, hai voglia di fare una corsa in Argentina?»

«Senz'altro, ma quando?»

«Dovresti partire domani? perché la corsa è domenica 17, puoi portare con te, un navigatore o la moglie o la fidanzata o anche un'amante; ma mi devi dare una risposta entro due ore. Ciao!»

Metto giù il telefono e sinceramente rimango perplesso e sorpreso per la allettante offerta. Ma non ci sto a pensare molto. Faccio una telefonata al mio «copilota» (mi sono adeguato, vedete?) Rombolotti il quale, dopo avere battuto la testa sul soffitto, accetta con entusiasmo di partire con me.

Richiamo Fiorio e mi comunica di mettermi in contatto con l'ing. Russo della Fiat. Questi spiega che è una corsa di 170 chilometri in mezzo alle montagne di Carlos Paz; organizzata dalla Fiat per il lancio della berlina 125 bialbero sul mercato argentino. Avrei trovato i biglietti per il viaggio a Milano, presso le Aerolineas Argentinas, il mattino successivo.

IL GIORNO DOPO, parto da casa di buon'ora, arrivo a Milano dove Rombolotti era già da tempo sul piede di guerra e via con l'aereo a Buenos Aires, via Parigi, Madrid, Rio de Janeiro!

GIOVEDI' arriviamo a Buenos Aires, e c'è pronto un altro aereo per Cordoba (oltre 1000 km); poi in auto fino a Carlos Paz, dove c'è subito a disposizione un muletto per le prime prove. Non ci facciamo pregare e seppure stanchi per il viaggio, andiamo subito sul percorso con Kallstrom-Hagboom, Lindberg-Eisendle, Lampinen-Lampinen (che avevano fatto il viaggio con noi) ed a Smania-Zambelli che già erano sul posto.

Fino a quel momento mi sembrava che tutto fosse una sogno. Il percorso della gara me lo confermeva: era una strada in mezzo a montagne da paesaggio lunare, senza alberi ed in mezzo a rocce grigie e levigate dai venti. Il fondo era bellissimo, non c'erano case, non c'erano bivi, una unica lunga e tortuosa strada di km 85 da Carlos Paz a Mina Clavero, che si sarebbe anche corsa in senso contrario.

Purtroppo, a conferma della mia annata decisamente negativa, prima di sera rimango senza le pastiglie dei freni. Riporto il muletto alla officina Fiat e molto gentilmente me ne danno un altro. Fiat nota che tutti i muletti e tutte le macchine della gara erano nuovi, perfino senza targa perché questo era permesso ai piloti del «desafio».

VENERDI'. Ci sono le prove a strada chiusa. Al mattino presto parto per una ricognizione del percorso e per continuare a prendere le «note». Sto effettuando la ricognizione quando sento un gran colpo, gran sbandata e, cos'è? Ma è la ruota posteriore sinistra che mi passa davanti e va a finire in un burrone! Si erano allentati i dadi della ruota con relativo «spannamento» delle colonnine di fissaggio. Morale, bloccati sul percorso senza poter

fare le prove. (Abbiamo poi appurato che la ruota non era stata adoperata bene dal pilota che il giorno prima aveva adoperato quel muletto ed aveva forato la gomma).

SABATO. Ancora prove a strada chiusa. Pronti via, continuiamo a prendere le note che ancora non siamo riusciti a finire, quando ci sorpassa una vettura partita dopo di noi. Un sasso batte sul parabrezza e zaccchete! in frantumi. Naturalmente pioveva e quindi dentro pioggia, fango ed altro con relativo bagnomaria di note ed indumenti.

Tutte queste traversie, comunque, non ci «toccano» minimamente. Eravamo felici di essere in Argentina, osannati dai nostri connazionali, cercati in ogni momento da giornalisti e radiocronisti, sommersi di inviti ad «asado» e «chivito» dai piloti argentini, i quali ogni giorno stupivano sempre più per la loro cortesia ed affabilità.

DOMENICA ore 8 del mattino. Siamo svegliati dalla radio che sta annunciando a gran voce la



Arnaldo Cavallari, autore di questo «racconto», ripreso in azione con la 125 a lui affidata. Sotto, i due primi classificati al «Desafio de los valientes»: Regarde, a sinistra, e Carlomagno, il grande sconfitto



estrazione a sorte dei numeri che assegnano le 18 vetture della gara ai 5 piloti europei ed ai 13 argentini.

Il tumulto per le strade aumenta, impieghiamo quasi due ore per andare alla partenza. Migliaia e migliaia di persone, giunte con ogni mezzo, auto vecchie e nuove, camioncini, autobus, camions, si stanno disponendo lungo il percorso di forniture di griglie con relativo sacchetto di carbone per potersi cuocere l'«asado» lungo le pendici della montagna.

Ore 11,30. Partenza a tre minuti uno dall'altro. Una bella sudata fino a Mina Clavero. Prima classifica. E veduta che, Inconveniente a parte, noi europei abbiamo preso una bella legnata! Infatti anche se i primi tre argentini non hanno l'handicap del copilota, i tempi indicano che sono andati fortissimo.

Dopo mezz'ora si riparte per il percorso inverso... ed altra legnata! Effettivamente gli argentini, forti della conoscenza del percorso, vanno come dannati. Regalde è del posto ed è un giovane molto dotato. Carlomagno abita addirittura a Mina Clavero ed ha affermato di avere fatto il percorso oltre 1000 volte. Canedo, che è il re delle montagne argentine, addirittura si è rovesciato, gli spettatori hanno raddrizzato la vettura ed è riuscito ad arrivare terzo assoluto!

Alla fine della gara il pubblico sembrava impazzito ed infatti la corsa vera e propria sembra che ha fatto Rombolotti, con il muletto, per tornare a Carlos Paz, con relativi due tamponamenti, un rovesciamento di camioncino carico di peones urlanti, ed altre varie bottarelle subite e date, il tutto naturalmente con le radio delle vetture a tutto volume e con teste e gambe che uscivano da tutti i finestrini.

Alla sera, festa favolosa, sfilata per le vie di Carlos Paz con ragazze in costume sul cofano e sul tetto delle vetture arrivate, banda, fuochi d'artificio e premiazione su un palco dove eravamo in 2000 mentre i posti erano al massimo per 50. L'automobilismo sportivo belle epoque, che in Europa ormai scompare anche dai rallies!

Naturalmente abbiamo fatto le ore piccole, tanto piccole che non abbiamo fatto a tempo ad andare a dormire, perché il lunedì mattina molto presto siamo partiti per Cordoba a riprendere l'aereo per Buenos Aires dove, fino a sera, abbiamo fatto shopping insieme ai cari amici della Fiat Argentina.

Alla sera il nostro Boeing 707 attendeva per riportarci a casa. Qualche regalo e via di furia ancora. Ma dentro qualcosa ti pizzicava. In Brasilar la chiamano «Saudade». Che non è semplice nostalgia. Saudade, dunque. Impersonata in Jorge, quel piccolo ragazzo argentino, con un cuore grande così, che al mio arrivo a Carlos Paz, «mi si è attaccato ed a ogni piè sospinto gridava «Forza Cabaggiari», anche quando alla mia partenza, con le lacrime agli occhi, capì che lo stavo lasciando, in quella sua meravigliosa terra...

Arnaldo Cavallari